@i ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10/2018

Warszawski Transport Publiczny



Metro zmienia Warszawę


WX 80352
7
LNG

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI

iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy

Uruchomienie ostatnich odcinków II linii metra jest coraz bliżej, tym bardziej, że prace mocno przyspieszają. Ostatnio budowane tunele na Woli oraz po praskiej stronie powstały kilka miesięcy przed planowanym terminem.

Przy tej okazji porozmawialiśmy z **Prezydent m.st. Warszawy Hanną Gronkiewicz-Waltz**, która wspomina czas budowy centralnego odcinka II linii metra, oddanego do użytku 8 marca 2015 roku. Czas szybko mija i mieszkańcy Warszawy już niebawem zyskają kolejne kilometry podziemnej kolei, dzięki której będą mogli przemieszczać się po stolicy szybko i sprawnie. Z tych planów powinni być szczególnie zadowoleni mieszkańcy Bródna. Przy okazji budowy kolejnych stacji w ciągu ulicy L. Kondratowicza ta ważna arteria dzielnicy Targówek zyska nowe, bardziej przyjazne oblicze, o czym piszemy w bieżącym numerze.

To kolejny dowód na to, że metro ma „właściwości miastotwórcze". Dzielnice Warszawy, do których dociera, rozwijają się szybciej, przyciągają biznes i nowych mieszkańców. Tak było na Ursynowie i Bielanach, to samo dzieje się na Woli oraz Pradze, dlatego naszym Czytelnikom postanowiliśmy przybliżyć, co zmieniło się w stolicy po wybudowaniu centralnego odcinka II linii metra.

O czym jeszcze piszemy w tym numerze? W październiku powitaliśmy w Warszawie tysiące nowych studentów, którzy będą codziennie dojeżdżać na uczelnie, do kin, teatrów, na dyskoteki. Najłatwiej to robić, korzystając z Warszawskiego Transportu Publicznego, dlatego przygotowaliśmy dla nich miniprzewodnik, w którym piszemy, o czym należy pamiętać wsiadając do autobusu, tramwaju, metra czy pociągu.

Wiele najważniejszych spraw związanych z komunikacją miejską można załatwić w Punktach Obsługi Pasażerów, które codziennie są odwiedzane przez tysiące osób. Dlatego dbamy o ich estetyczny wygląd i funkcjonalność. Zapraszamy do właśnie odnowionych POP-ów przy Metrze Marymont, Dworzec Gdański czy oddanego jeszcze w 2017 roku punktu, zlokalizowanego przy Metrze Centrum.

Zachęcamy do lektury

Nowe połączenia z osiedlem Wilno, Chrzanowem i na Włochach

Nowe połączenie Warszawskim Transportem Publicznym zyskało osiedle Wilno. Zmieniła się trasa linii 256.

Na prośbę mieszkańców osiedla Wilno, od października wydłużona została trasa autobusów linii 256. Obecnie kursują:
256: **SUWALSKA** – (…) – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Swojska – Wierna – **PKP ZACISZE-WILNO**.

Dzięki tej zmianie mieszkańcy zyskali lepszy dojazd do ulicy Radzymińskiej i Urzędu Dzielnicy Targówek.

Autobusy na ulicy gen. M. C. Coopera

Również od października autobusy z logiem Warszawskiego Transportu Publicznego jeżdżą ulicą gen. M. C. Coopera. Przy ulicy gen. M. C. Coopera i na całym Chrzanowie powstaje coraz więcej osiedli. Dzięki nowej linii 249 mieszkańcy szybko dojeżdżają do pętli Os. Górczewska, gdzie można przesiąść się do autobusów i tramwajów. Ponadto przy ulicy gen. M. C. Coopera jest przychodnia i autobusy 249 się przy niej zatrzymują. Nowa linia, uruchomiona przez Zarząd Transportu Miejskiego, ma jednokierunkową trasę:
249: **OS. GÓRCZEWSKA** – Górczewska – Lazurowa – Szeligowska – gen. L. Rayskiego – gen. M. C. Coopera – Górczewska – **OS. GÓRCZEWSKA**.

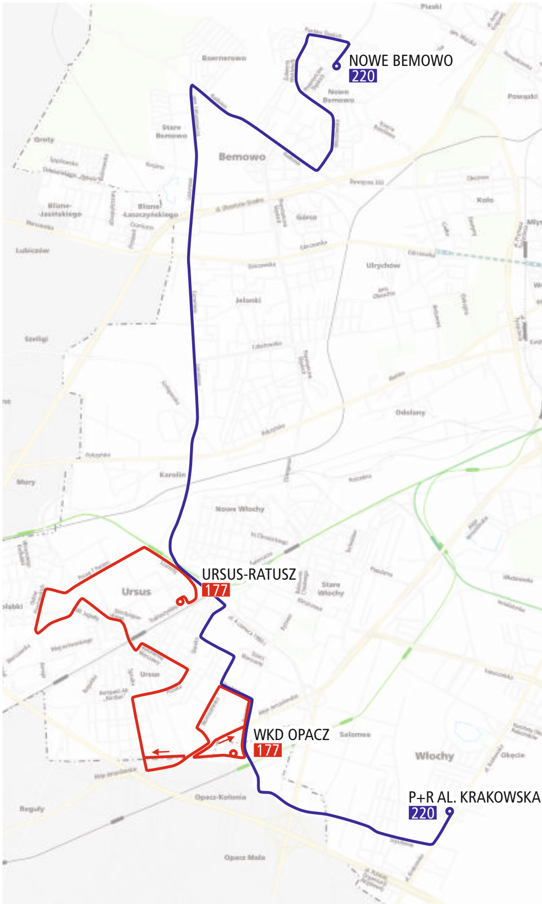
Autobusy kursują przez cały tydzień **co 30 minut**.

Jeździmy na Lazurowej

Nowe połączenie działa między Włochami, Ursusem i Bemowem. Aleją 4 Czerwca 1989 r. jeżdżą autobusy linii 220, trasą między pętlą Nowe Bemowo a P+R al. Krakowska. Rozkład jazdy w godzinach szczytu umożliwia pasażerom przesiadkę do pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej na przystanku WKD Opacz. Oto dokładna trasa:
220: **P+R AL. KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Szyszkowa – Środkowa – Ryżowa – WKD Opacz – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – Dzieci Warszawy – Poczty Gdańskiej – al. 4 Czerwca 1989 roku – Lazurowa – gen. W. Urbanowicza – Radiowa – Wrocławska – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

Autobusy jeżdżą co 15 minut w godzinach szczytu, co 20 minut poza godzinami szczytu i co 30 minut w weekendy.
Trasa linii 177 została skrócona do przystanku **WKD Opacz**. Autobus nadal jeździ po Ursusie i podwozi pasażerów do dwóch stacji kolejowych – Warszawa Ursus i WKD Opacz. Pomiędzy przystankiem „wukadki" a pętlą P+R al. Krakowska zastąpiły go autobusy linii 220 kursujące częściej.

177: **URSUS–RATUSZ** – Traktorzystów – Szamoty – Posag 7 Panien – Czerwona Droga – Orłów Piastowskich – Warszawska – K. Gierdziejewskiego – Balicka – Lalki – Cierlicka – T. Kościuszki – Bohaterów Warszawy – W. Sławka – K. Pużaka – Kompanii „Kordian" – M. Spisaka – Aleje Jerozolimskie (powrót: S. Bodycha) – Starodęby – Skoroszewska – A. Prystora – Ryżowa – **WKD OPACZ** (powrót: S. Bodycha – Aleje Jerozolimskie – Ryżowa). ■



Nowe linie na południu Warszawy, połączenie z Ursynowem, autobusy na Nałęczowskiej

Pasażerowie jadący z Konstancina-Jeziorny mogą szybciej dotrzeć do metra. Autobusy jeżdżą ulicami S. Korbońskiego i M. Rosnowskiego i zatrzymują się przy stacji metra Kabaty.

Największe zmiany odczuwają pasażerowie linii 710, 724 i 742. Po wjechaniu do Warszawy autobusy skręcają w lewo w ulicę S. Korbońskiego i jadą prosto na Kabaty, gdzie się można przesiąść do linii metra M1, a nie tak jak dotychczas do stacji metra Wilanowska. Dzięki temu pasażerowie dojeżdżają do podziemnej kolei nawet o 10-15 minut szybciej.

Rozkłady zostały tak ułożone, że na wspólnym odcinku trasy w godzinach szczytu autobusy podjeżdżają na przystanki co 10 minut i co ok. 20 minut poza szczytem i w święto.

Autobusy jadą trasami:
710: **OS. KABATY** – al. KEN – Metro Kabaty – Wąwozowa – Relaksowa – M. Rosnowskiego – S. Korbońskiego – Ł. Drewny – Warszawska – Bielawska – Mirkowska – Wojska Polskiego – marsz. J. Piłsudskiego – STOCER – B. Prusa – Chylicka – Długa – Chylice – **PIASECZNO (SZKOLNA)**
724: **OS. KABATY** – al. KEN – Metro Kabaty – Wąwozowa – Relaksowa – M. Rosnowskiego – S. Korbońskiego – Ł. Drewny – Przekorna – Przyczółkowa – Warszawska – Piaseczyńska – gen. K. Pułaskiego – Wschodnia – **PIASECZNO (GERBERA)**
742: **OS. KABATY** – al. KEN – Metro Kabaty – Wąwozowa – Relaksowa – M. Rosnowskiego – S. Korbońskiego – Ł. Drewny – Przekorna – Przyczółkowa – Warszawska – Słomczyn – Turowice – Kawęczyn – Brzeście – Wólka Dworska - Moczydłów – **GÓRA KALWARIA (RYNEK)**.



Atrakcyjny dojazd do Wilanowa i stacji metra Wilanowska zapewniają autobusy linii 251, 264 i 339. Autobusami nowo uruchomionej linii 339 można dojechać zarówno do stacji Wilanowska jak i Kabaty. Pojawiła się też nowa linia 251, której trasa kończy się w Konstancinie na nowo wybudowanej pętli Osiedle Grapa.

Trasy prowadzą ulicami:
251: **METRO WILANOWSKA** – al. Wilanowska – Przyczółkowa – Warszawska – Bielawska – Mirkowska – Wojska Polskiego – rondo Jana Pawła II – Wilanowska – **OS. GRAPA**
264: **WILANÓW** – Przyczółkowa – Ł. Drewny – Przekorna – Przyczółkowa – Rosochata – Wiechy – Okrzeszyn – **KĘPA OKRZEWSKA**
339: **METRO WILANOWSKA** – al. Wilanowska – Przyczółkowa – Przekorna – Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – Metro Kabaty – al. **KEN – OS. KABATY**.

195 wraca na Trakt Królewski

Autobusy linii 195 wróciły na śródmiejski odcinek Traktu Królewskiego. Na dotychczasowej trasie linii 195 do pętli Rakowiecka–Sanktuarium, pojawiły się autobusy z liczbą 130 na wyświetlaczach. Linia ta zapewnia komunikację pasażerom z rejonu ulicy: Rakowieckiej, Puławskiej i Dolnej.

Autobusy jeżdżą:
130: **WILANÓW** – Przyczółkowa – al. Wilanowska – Jana III Sobieskiego – Dolna – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości – A. J. Madalińskiego – św. Boboli – Rakowiecka – Łowicka – **RAKOWIECKA-SANKTUARIUM** (powrót: Łowicka – A. J. Madalińskiego),
195: **NATOLIN PŁN.** – F. Płaskowickiej (powrót: F. Płaskowickiej – Dereniowa – I. Gandhi – Cynamonowa) – W. K. Roentgena – rtm. W. Pileckiego – S. Herbsta – E. Romera – W. Surowieckiego – B. Bartoka – W. B. Jastrzębowskiego – al. J. Rodowicza „Anody" – Dolina Służewiecka – al. gen. W. Sikorskiego – św. Bonifacego – Jana III Sobieskiego – Belwederska – Aleje Ujazdowskie – **PL. TRZECH KRZYŻY**.

Autobusy jadą ulicą Nałęczowską

Autobusy linii 163, jadące od strony ulicy Augustówka nie skręcają już na pętlę Sadyba, tylko jadą prosto ulicą Nałęczowską. Dzięki temu mieszkańcy mają bliżej do przystanków, a pasażerowie z Zawad zyskali wygodną przesiadkę do autobusów jadących ulicą Jana III Sobieskiego.

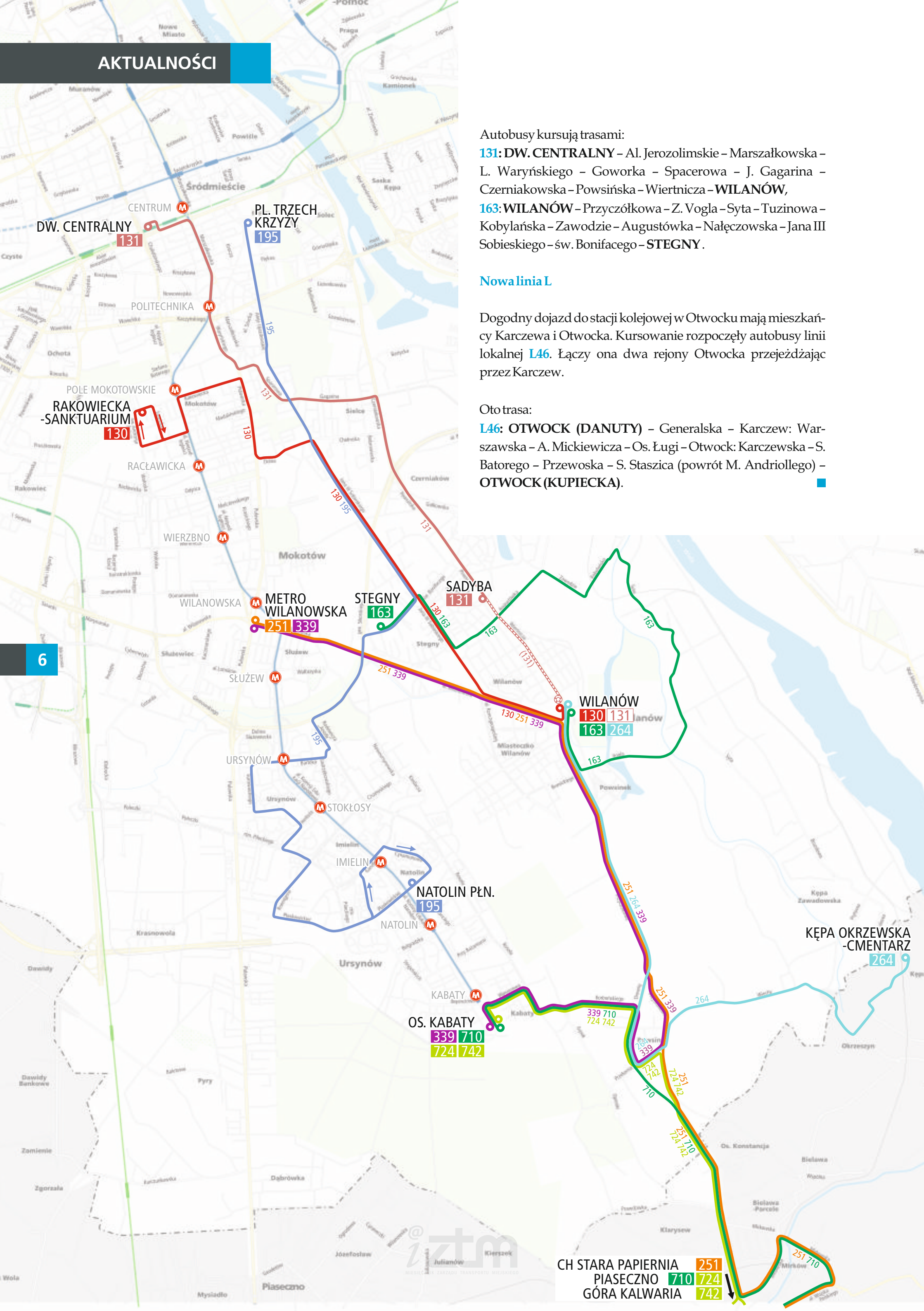
To nie jedyna linia, której trasa została wydłużona w tym rejonie. Wybrane kursy autobusów 131 dojeżdżają do pętli Wilanów.

Autobusy kursują trasami:
131: DW. CENTRALNY – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – L. Waryńskiego – Goworka – Spacerowa – J. Gagarina – Czerniakowska – Powsińska – Wiertnicza – **WILANÓW**,
163: **WILANÓW** – Przyczółkowa – Z. Vogla – Syta – Tuzinowa – Kobylańska – Zawodzie – Augustówka – Nałęczowska – Jana III Sobieskiego – św. Bonifacego – **STEGNY**.

Nowa linia L

Dogodny dojazd do stacji kolejowej w Otwocku mają mieszkańcy Karczewa i Otwocka. Kursowanie rozpoczęły autobusy linii lokalnej **L46**. Łączy ona dwa rejony Otwocka przejeżdżając przez Karczew.

Oto trasa:
L46: OTWOCK (DANUTY) – Generalska – Karczew: Warszawska – A. Mickiewicza – Os. Ługi – Otwock: Karczewska – S. Batorego – Przewoska – S. Staszica (powrót M. Andriollego) – **OTWOCK (KUPIECKA)**.





Przyjazny przystanek na Francuskiej

Pasażerowie oczekujący na przystanku autobusowym przy ul. Francuskiej mogą już skorzystać z nowych, dodatkowych ławek. Te stanęły obok wiaty w ramach projektu zgłoszonego do Budżetu Partycypacyjnego.

Dwie ławki znajdują się tuż obok wiaty na przystanku Francuska 01, na którym zatrzymują się linie autobusowe 117, 138 i 146 jadące od ronda Waszyngtona.

Ich montaż odbył się dzięki zaangażowaniu ponad 700 mieszkańców Saskiej Kępy, którzy zagłosowali na projekt „Przyjazny przystanek – wygodne ławki dla mieszkańców", w ramach Budżetu Partycypacyjnego na 2018 rok. Dzięki temu seniorzy, dzieci lub po prostu każdy zmęczony, znajdzie wygodne miejsce do odpoczynku.

Cała Trocka przejezdna

Od soboty, 6 października, Trocka znów jest przejezdna na całej długości. To kolejna ulica, która została otwarta po rozbudowie II linii metra na Targówku.



Skrzyżowanie ulic Pratulińskiej i Trockiej było dotychczas placem budowy – tu powstaje stacja Trocka i tory odstawcze. Robotnicy zasypali już betonową konstrukcję i na powierzchni budują chodniki, drogi rowerowe, jezdnie, miejsca parkingowe, a niedługo przyjdzie czas na zieleń.

Od soboty, 6 października, od około południa kierowcy i komunikacja miejska mogą jeździć ulicą ul. Trasy linii: 199, 212, 262 i N62 (w kursach wariantowych), zostały wydłużone i autobusy dojeżdżają do pętli Targówek. Zmieniła się lokalizacja przystanków Pratulińska 01 i 02 na ulicy Trockiej. Pierwszy z nich jest za skrzyżowaniem z ul. Pratulińską w kierunku Radzymińskiej, a drugi za skrzyżowaniem z ul. Pratulińską w kierunku św. Wincentego.



Trocka jest drugą ulicą na Targówku, która została udostępniona warszawiakom po rozbudowie metra w prawobrzeżnej Warszawie. Wcześniej, bo już na początku sierpnia, przejezdność odzyskała ul. M. Ossowskiego.

Budowa metra zwalnia także fragment ul. Górczewskiej. Zakończyły się prace przy budowie wentylatorni szlakowej, które dotychczas wymuszały zwężenie tej drogi, na odcinku od ul. Deotymy do al. Prymasa Tysiąclecia, do jednego pasa. Od piątku, 5 października, od około godz. 13.00, ten fragment ul. Górczewskiej ma ponownie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.

Metro zmienia Warszawę

Sprawniejszy dojazd do pracy, lepiej skomunikowane osiedla, ale też estetyczne i funkcjonalne ulice. To wszystko dzięki II linii metra – podkreśla Prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz.



Metro dojedzie na Bródno. Właśnie podpisana została umowa na budowę kolejnych trzech stacji w kierunku wschodnim.

Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m.st. Warszawy: Bardzo się cieszę, że wschód i zachód stolicy już niebawem połączy II linia metra. Był to jeden z moich priorytetów podczas 12 lat pracy na rzecz Warszawy i kiedy dziś podpisujemy ostatnie umowy, spinające inwestycję w całość, wracają wspomnienia pierwszego przetargu, który rozstrzygnęliśmy jeszcze w roku 2009.

Centralny odcinek II linii metra funkcjonuje ponad trzy lata. Jak ocenia pani ten czas, jako prezydent Warszawy?

Metro tworzy miasto. Wiemy to już na przykładzie choćby I linii, która przyczyniła się do rozwoju Ursynowa oraz Bielan. Druga linia natomiast to zmia-ny na Woli i Pradze. Jestem bardzo zadowolona z tego, jak II linia służy warszawiakom i że korzysta z niej coraz więcej pasażerów. Prawobrzeżna i lewobrzeżna Warszawa zyskały szybkie i dogodne połączenie. To wpływa nawet na kształt metropolii, bo mieszkańcy okolicznych gmin pociągami Kolei Mazowieckich dojeżdżają do Dworca Wileńskiego, a tam mogą przesiąść się do podziemnej kolei. Już niedługo tych pasażerów będzie więcej. Mieszkańcy Bródna i Bemowa będą mogli w podróż do centrum udać się metrem. Ponadto, w Warszawie każdego tygodnia odbywa się wiele imprez kulturalnych i sportowych, areną znacznej ich części jest PGE Stadion Narodowy. O wiele łatwiej dojechać na mecz lub koncert i wrócić późnym wieczorem do domu wiedząc, że kursuje metro.

Powstające stacje metra zmieniają strukturę miasta. Jest pani zadowolona z tych zmian?

Dzięki nowym stacjom rozrasta się warszawskie centrum finansowo-usługowe. Wieżowce, w których mieszczą się biura powstają już nie tylko w okolicach Ronda ONZ, ale przesunęły się dalej na zachód, do Ronda Daszyńskiego. Warszawa zawsze przyciągała inwestorów, dlatego dobrze, że ludzie dojeżdżający do pracy zyskali wygodne połączenia. Na Pradze dynamiczniej zaczęły się rozwijać osiedla mieszkaniowe, można choćby wskazać okolice ulic Ząbkowskiej i Targowej czy Dworca Wschodniego. Dwie linie metra to szybsze podróżowanie po rozrastającej się stolicy i mniej samochodów na ulicach.

Stacja Plac Wilsona jest uznawana za jedną z najładniejszych w Europie, stacje II linii metra też mają zachwycać swą estetyką.

Chcę, by metro upiększało miasto, dlatego tak planujemy architekturę stacji, by każda zyskała niepowtarzalny styl. Na centralnym odcinku stacje mają swoje kolory, a efektowną dekorację ścian przygotował światowej sławy polski artysta Wojciech Fangor. Staramy się łączyć estetykę z funkcjonalnością. Nowe stacje II linii to będzie dobra architektura, zwracająca uwagę swą oryginalnością. Słyszymy wiele pozytywnych opinii z różnych stron i być może dla niektórych osób odwiedzających naszą stolicę, metro też stanie się atrakcją turystyczną? Usłyszą lub przeczytają, że jest piękne i wsiądą tam tylko po to, by przekonać się jak ono wygląda. Przy okazji przeprowadzania tej ogromnej inwestycji staramy się poprawiać estetykę miasta. Wymienię choćby ulicę Świętokrzyską, która zyskała nowy wygląd przy okazji budowy II linii metra.



Wielkie przedsięwzięcie, jakim jest budowa metra, to także konieczność starannego zaplanowania budżetu.

Wydatki na transport publiczny to pokaźna część wydatków miejskich, dlatego cieszymy się, że nasze zachęty do rozliczania podatków w stolicy, takie jak Karta Warszawiaka, przynoszą pozytywny skutek. Oczywiście, wielkim ułatwieniem dla nas jest unijne dofinansowanie, liczone w miliardach złotych. Te pieniądze przeznaczone były nie tylko na prace budowlane, ale również wykonywanie projektów kolejnych odcinków. Szybsze zakończenie prac projektowych oznacza możliwość sprawniejszego rozpoczęcia prac budowlanych. To wszystko są naczynia połączone.



Tempo prac na owstających odcinkach jest imponujące.

Cieszę się, że zdecydowaliśmy się na wykorzystanie tarcz TBM, które stały się symbolami budowy metra. Dzięki nim prace posuwały się do przodu bardzo sprawnie, bo ekipy budowlane były w stanie drążyć około 20 metrów tunelu na dobę. Wydaje się, że to niewiele, ale to naprawdę zawrotne tempo, zwłaszcza że tarcza od razu układa pierścienie, budując tunel. Dlatego udawało się wyprzedzać zakładane terminy drążenia kolejnych odcinków. Bardzo się z tego cieszę.

Co uważa pani za najważniejsze z perspektywy 12 lat pracy nad budową II linii metra?

Budowa kolejnych odcinków to również okazja do zaplanowania przestrzeni miejskiej na nowo w lepszy, bardziej przyjazny sposób, dlatego najważniejsze wydaje mi się staranne zaplanowanie i przygotowanie inwestycji oraz przeprowadzanie konsultacji społecznych. Metro zostanie z nami na zawsze, dlatego warto wsłuchiwać się w głos mieszkańców, którym ma ono służyć. ■

Ulica Kondratowicza po nowemu

Kolejny odcinek II linii metra będzie przebiegał pod ulicą Ludwika Kondratowicza. To daje szansę jej przebudowania i dostosowania do potrzeb nowoczesnego, rozwijającego się miasta. Pod koniec września została podpisana umowa z wykonawcą ostatniego odcinka północno-wschodniej części II linii metra. Wkrótce rozpoczną się pierwsze wykopy.

Umowę uroczyście podpisano u zbiegu ulic Kondratowicza, Bazyliańskiej i Rembielińskiej czyli tam, gdzie będzie stacja C21 „Bródno". Wybudowanie tego czterokilometrowego odcinka zakończy budowę drugiej nitki podziemnej kolejki w kierunku północno-wschodnim. Powstaną tam trzy stacje o roboczych nazwach: „Zacisze" (C19) zlokalizowana pod ul. Figara w pobliżu skrzyżowania z Codzienną; „Kondratowicza" (C20) zaplanowana przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i L. Kondratowicza oraz kończąca ten odcinek stacja „Bródno" (C21). Za ostatnią stacją powstaną również podziemna hala torów odstawczych oraz trzy wentylatornie.

Wykonawcą jest konsorcjum firm Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. i Astaldi S.p.A. Budowniczowie na zrealizowanie projektu mają 38 miesięcy. Koszt tej inwestycji to 1 397 895 000 zł. Ulica Ludwika Kondratowicza to ważny ciąg komunikacyjny po praskiej stronie Warszawy. Niektórzy nazywają ją nawet sercem Bródna, dlatego ważne jest, by przy okazji budowy kolejnego odcinka podziemnej kolei zaprojektować jej przebudowę w sposób, który uczyni z niej miejską przestrzeń przyjazną dla wszystkich.

Głos mieszkańców

Miejsca jest tam dużo, więc odpowiednie rozplanowanie wszystkich elementów pozwoli na uwzględnienie potrzeb pieszych, rowerzystów i kierowców. Teraz są tam po dwa pasy dla ruchu samochodów w obie strony oraz, pomiędzy nimi, rezerwa pod trasę tramwajową, która z powodu budowy metra już nie będzie potrzebna.

Przy tej skali inwestycji możliwa będzie zupełna zmiana charakteru ulicy z typowej arterii komunikacyjnej w wielkomiejską ulicę ze wszystkimi jej atrybutami – chodnikami dla pie-szych, drogą rowerową, zielenią, meblami miejskimi i przestrzenią dla miejsc spotkań mieszkańców, ogródków kawiarnianych itp. W 2016 roku przeprowadzone zostały konsultacje społeczne. W czasie rozmów mieszkańcy wskazywali, że w okolicy brakuje miejsc parkingowych (często auta zostawiane są na chodnikach, co


fot. materiały ZDM

utrudnia ruch pieszych), a jezdnie ulicy „zachęcają” kierowców do rozwijania nadmiernej prędkości. Mieszkańcy zwracali także uwagę, że chcieliby mieć możliwość wygodnej, sprawnej i bezpiecznej jazdy rowerem wzdłuż ulicy.

Zieleń w pasie

Jak w szczegółach ma wyglądać przebudowa ulicy Ludwika Kondratowicza? Według przygotowanej koncepcji zmieni się geometria drogi – jezdnie, z nieco węższymi pasami ruchu będą bliżej siebie, a na oddzielającym je (węższym niż dotychczas) pasie zieleni zostaną zasadzone drzewa. Wydzielone zatoki autobusowe oraz pasy do skrętu w prawo będą zlikwidowane. Odnowiona ulica L. Kondratowicza będzie zachęcała do spacerów dzięki przebudowaniu na całym obszarze chodników w układzie możliwie prostym i równoległym do jezdni. Odpowiedni komfort i bezpieczeństwo pieszych zapewni szeroka trasa wolna od przeszkód – minimalna szerokość tej przestrzeni ma wynosić 2 metry - wraz z wyznaczeniem ścieżek dotykowych i dotykowych znaków ostrzegawczych. Wytyczone zostaną także obustronne, dwukierunkowe drogi dla rowerów

fot. materiały inwestora



Tak będzie wyglądać peron stacji metra C19 „Zacisze”

oraz oświetlenie. Zaplanowano także dużo zieleni, zarówno niskiej jak i wysokiej, np. zasadzone w szpalerze drzewa. Te rosnące dziś wzdłuż ulicy dorodne okazy mają pozostać nienaruszone.

Zostanie wygospodarowana również przestrzeń na ponad 200 miejsc parkingowych. Ulica stanie się salonem Bródna – estetycznym, funkcjonalnym i przyjemnym. Projekty nowej ulicy uwzględniają także budowę trasy tramwajowej na „zieloną Białołękę”. Stacja przy ul. św. Wincentego została przesunięta w stosunku do pierwotnych planów na wschód o około 60 metrów.



Dzięki temu jedno z wyjść będzie prowadziło na narożnik ulic L. Kondratowicza i św. Wincentego. Dodatkowo jeszcze Tramwaje Warszawskie przedłużą tunel wyjściowy, tak aby można było z niego wyjść na przystanki tramwajowe przy św. Wincentego.

Metro tworzy miasto

Sprawnie działające metro to atut każdej metropolii, więc nic dziwnego, że tam, gdzie dojeżdża podziemna kolej, okolica rozwija się w szybkim tempie. Tak samo jest również w Warszawie.

Metro zapewnia najsprawniejszy i najwygodniejszy transport w wielkim mieście, gdzie do przebycia są często znaczące odległości, a ryzyko utknięcia w ulicznym ruchu jest wpisane w podróżowanie samochodem. Im dalej dojeżdża podziemna kolej, tym więcej ludzi decyduje się na skorzystanie z transportu publicznego lub pozostawienie auta na jednym z parkingów Parkuj i Jedź. Celem budowy odcinka centralnego II linii metra w Warszawie było zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców warszawskiego obszaru metropolitalnego oraz połączenie komunikacyjne obszarów miasta leżących po obu stronach Wisły.

Jak można było przeczytać w zgłoszeniu do konkursu „Top inwestycje komunalne" to przedsięwzięcie miało się też przyczynić do poprawy dostępności terenów i obiektów (mieszkaniowych, biurowych, usługowych), podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Warszawy, ożywienia społeczno–gospodarczego poprzez podniesienie atrakcyjności korytarzy trasy metra – dla usytuowania miejsc zamieszkania i zatrudnienia (usługi), stworzenia nowych miejsc pracy.

Pojawienie się informacji o rozpoczęciu prac przy rozbudowie II linii metra (M2) w 2016 roku zostało pozytywnie odebrane, zarówno przez mieszkańców, jak i firmy deweloperskie. Bliskość stacji kolei podziemnej automatycznie podnosi atrakcyjność terenów przeznaczonych pod zabudowę jak i już istniejących budynków. Każdy, wybierając miejsce pracy lub lokalizację biura stara się znaleźć okolice dobrze skomunikowane z resztą miasta. Podobnie



jest z miejscem zamieszkania – ważne jest aby był z niego dogodny dojazd, nie tylko do pracy, ale także do miejsc rozrywki i kultury.

Można się spodziewać, że powstanie nowych stacji, zarówno na Woli (Płocka, Księcia Janusza, Młynów), jak też po praskiej stronie (Szwedzka, Targówek, Trocka), spowoduje wzrost inwestycji zarówno mieszkaniowych oraz nowych powierzchni usługowych.

Taki efekt przyniosło oddanie do użytku centralnego odcinka linii M2, pomiędzy rondem Ignacego Daszyńskiego a Dworcem Wileńskim. Według raportu przygotowanego przez firmę doradczą Reas, w latach 2015-2017 nastąpił skokowy wzrost zabudowy terenów, położonych w pobliżu stacji II linii metra. Dzielnice Warszawy, położone na obu brzegach Wisły, zabudowywały się dynamicznie, jednak



powstające inwestycje miały zgoła odmienny charakter.

Wybudowanie nowych stacji na lewym brzegu spowodowało poszerzenie na zachód biznesowego centrum stolicy. Na Pradze jesteśmy świadkami powstawania i dynamicznego rozwoju kolejnych osiedli mieszkaniowych.

Kierunek rozwoju terenów położonych przy metrze staje się naturalną konsekwencją istniejącej wcześniej zabudowy. Warszawskie centrum biznesowe od wielu lat rozwija się wokół ścisłego centrum Warszawy oraz na Mokotowie-Służewcu czy w ciągu Alej Jerozolimskich, dlatego nie powinno dziwić, że kolejne biurowce zbudowane zostały przy rondzie Ignacego Daszyńskiego czyli o jedną stację metra od ronda ONZ w kierunku zachodnim. Inwestycje biurowe na prawym brzegu mają niewielki udział w ogólnej podaży miejsc z przeznaczeniem dla biznesu i usług. Jest to ledwie około 4-5 proc. inwestycji.

W latach 2015-2017 ukończonych zostało około 320 tys. m² nowych biur. W kolejnych latach ta liczba zwiększy się ponad dwukrotnie, bo w ciągu czterech lat zaplanowano oddanie 700 tys. m² powierzchni biurowych. Co warte podkreślenia około 50 proc. z tej liczby zostanie zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Rondo Daszyńskiego.

Na Pradze powstaje mniej biur, za to buduje się więcej mieszkań i apartamentów. Dzielnica jest bezsprzecznie liderem w kategorii liczby oddanych lokali, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie metra. Mieszkańcy prawie 90% nowych inwestycji z ostatnich trzech lat mają do metra mniej niż 10 minut pieszo.

Co ciekawe, im dalej metro odsuwa się od ścisłego centrum miasta, tym bardziej proporcje zabudowy zmieniają się na korzyść zabudowy mieszkaniowej, lokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych stacji metra. W ślad za tymi inwestycjami zapewne pójdą kolejne w infrastrukturę, tak jak stało się to w częściach Warszawy, do których metro dotarło wcześniej: Kabaty, Służew czy Bielany. ■



O czym student wiedzieć powinien

Warszawski Transport Publiczny to najlepszy przyjaciel każdego studenta. Jest ekonomiczny, łatwo dostępny i wygodny. A do tego dowiezie na miejsce szybko, bezpiecznie i o każdej porze.

Stolica Polski jest największym ośrodkiem akademickim w kraju – co roku w październiku pojawia się w niej kilkadziesiąt tysięcy studentów. Warszawski Transport Publiczny jest najlepszym sposobem na szybkie, ekonomiczne i ekologiczne dotarcie na uczelnię czy do akademika. Warto z niego korzystać także wybierając się do klubu, do kina, na koncert.

Codziennie Warszawski Transport Publiczny oddaje do dyspozycji swoich pasażerów autobusy, tramwaje, metro, pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej oraz rower publiczny Veturilo.

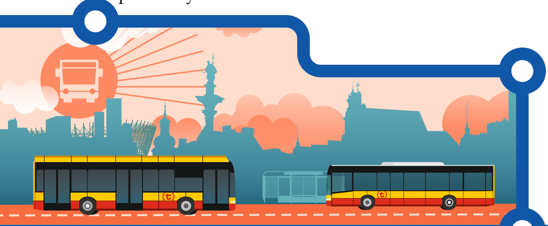
Do wyboru: autobusy, tramwaje, metro, pociągi

Poruszając się po aglomeracji warszawskiej można korzystać z około **280 linii autobusowych**. Wśród nich znajdują się połączenia zwykłe, przyspieszone i ekspresowe. Funkcjonują także linie nocne, które zasadniczo rozpoczynają swoją trasę oraz wracają na pętlę przy Dworcu Centralnym.

Autobusy linii zwykłych, które zatrzymują się na wszystkich przystankach, oznaczane są numerami **od 100 do 399**.

Linie **od 400 do 599** to linie przyspieszone, które nie zatrzymują się na niektórych przystankach, natomiast linie oznaczone literą **E** oraz cyfrą to linie ekspresowe, które zapewniają szybkie połączenie między Śródmieściem a dalej położonymi dzielnicami i zatrzymują się tylko na wybranych przystankach – wsiadając do takich autobusów należy upewnić się, gdzie będzie następny przystanek.

Autobusy linii wyjeżdżających poza granice Warszawy są oznaczone numeracją **od 700 do 899**. Wybrane i oznaczone przystanki na trasie tych linii to przystanki graniczne – wyznaczają obowiązywanie stref biletowych.



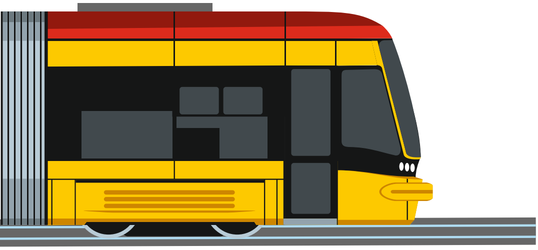




Autobusy linii nocnych posiadają oznaczenia z literą **„N"** oraz cyframi, np. **N11**. Autobusy oznaczone literą **„L"** kursują w gminach ościennych, wyłącznie w strefie 2.

Na trasach wielu linii autobusowych mogą funkcjonować przystanki „na żądanie". Jeżeli chcemy wsiąść

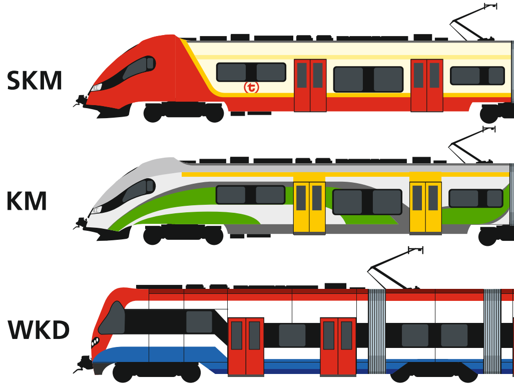
do pojazdu, należy zasygnalizować to kierowcy poprzez wyraźne podniesienie ręki (aż do czasu zauważenia włączonego kierunkowskazu). Jeżeli pragniemy wysiąść, trzeba poinformować o tym kierowcę poprzez wciśnięcie przycisku „stop” lub „na żądanie”, na tyle wcześniej, aby mógł on bezpiecznie zatrzymać się na przystanku.



W Warszawie można korzystać również z **24 linii tramwajowych**, oznaczonych numerami **od 1 do 79** (numeracja **od 1 do 39** obejmuje podstawowe połączenia, te oznaczone **od 40 do 49** kursują w określonych porach doby lub tygodnia, a pozostałe to linie specjalne lub zastępcze). Tramwaje zatrzymują się na wszystkich przystankach na trasie. W przypadku awarii lub zaplanowanych prac ruch tramwajowy może zostać wstrzymany. W takim przypadku uruchamiana jest komunikacja zastępcza. Autobusy te oznaczane są literą „**Z**” lub literą „Z” wraz z cyfrą, np. **Z-2**.

Dwie linie metra zapewniają połączenie między Śródmieściem a Żoliborzem, Bielanami, Mokotowem, Ursynowem, Wolą oraz Pragą Północ. Jest to najszybszy sposób poruszania się po stolicy. Przesiadki między obiema liniami możliwe są na stacji Świętokrzyska.

Metro kursuje w przybliżonych godzinach od 5.00 rano do 1.00 w nocy. W nocy z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę kursowanie metra wydłużone jest do godz. 3.00 ze stałą częstotliwością, co 15 minut.



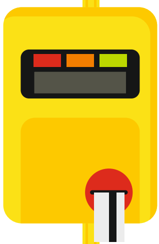
Po stolicy można się również poruszać pociągami i to zarówno Szybkiej Kolei Miejskiej – jak też dzięki ofercie Wspólnego Biletu – Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W składach SKM, oznaczonych literą „**S**” i pomalowanych w charakterystyczne czerwono-żółto-kremowe barwy obowiązuje pełna gama biletów ZTM oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Nie zapomnij o bilecie

Podróżując Warszawskim Transportem Publicznym należy mieć przy sobie ważny bilet. Pasażerowie, podróżujący metrem powinni pamiętać, że strefa biletowa zaczyna się już po przekroczeniu bramek.



W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego obowiązują wyłącznie bilety emitowane przez ZTM Warszawa. Można je nabyć w sieci sprzedaży obejmującej m.in. oznaczone punkty sprzedaży, Punkty Obsługi Pasażerów, urzędy pocztowe oraz automaty biletowe. Bilety jednorazowe, czasowe i krótkookresowe są sprzedawane na nośniku w formie kartonika z paskiem magnetycznym. Bilety długookresowe są kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej, zawierającej imię, nazwisko oraz zdjęcie pasażera.



W ramach Warszawskiego Transportu Publicznego funkcjonuje także wiele innych rodzajów biletów: 20-minutowy, jednorazowy przesiadkowy (75-minutowy oraz 90-minutowy), dobowy, 3-dniowy, bilet weekendowy.

Zachęcamy do korzystania z biletów **30-dniowych** i **90-dniowych**. Uprawniają one do nieograniczonej liczby przejazdów wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi od momentu skasowania biletu do godziny 23.59 trzydziestego lub dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności biletu. Kodowane wyłącznie na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej.

Studenci, mieszkający w Warszawie (dotyczy to również studentów przyjezdnych, zameldowanych w innych miastach) i tutaj płacący podatki, mogą stać się posiadaczami Karty Młodego Warszawiaka. W tym celu należy się zgłosić do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM lub Wydziału Obsługi Mieszkańców z wypełnionym wnioskiem, zdjęciem oraz poświadczeniem rozliczenia podatku dochodowego w jednym z warszawskich urzędów skarbowych (np. pierwsza strona formularza PIT, na której jest adres z prezentatą (pieczęcią) urzędu skarbowego).



Sieć dystrybucji biletów Warszawskiego Transportu Publicznego jest stale rozwijana. Dostępne są one już w ponad czterech tysiącach punktów sprzedaży m.in. w **21 Punktach Obsługi Pasażerów**, ponad **700 biletomatach** stacjonarnych oraz w ponad **2000 automatów biletowych** w pojazdach.

Możliwe jest także kupienie ich przy wykorzystaniu specjalnych aplikacji mobilnych: moBilet, mPay, SkyCash i jakdojade.pl. W ten sposób można nabyć bilety czasowe, jednorazowe przesiadkowe, dobowe, 3-dniowe oraz weekendowe.

Przypominamy, że **nie można** kupić biletów u prowadzących (kierowców i motorniczych) pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Kontrola biletów

Kontrola rozpoczyna się po odjeździe z przystanku po upływie czasu, w którym wsiadający pasażerowie mieli możliwość skasowania biletów. W jej trakcie kasowniki są blokowane. Na żądanie kontrolera pasażer jest zobowiązany okazać bilet oraz dokumenty uprawniające do ewentualnej zniżki.

W przypadku braku ważnego biletu lub dokumentu uprawniającego do zniżki konieczne jest poniesienie opłaty dodatkowej oraz należności za przewóz w nieprzekraczalnym terminie 14 dni. Można to uczynić bezpośrednio u kontrolera, w jednym z Punktów Obsługi Pasażerów (płatność gotówką lub kartą płatniczą), na poczcie lub przelewem. W przypadku

niewniesienia opłaty dodatkowej na miejscu, należy okazać kontrolerowi dokument tożsamości ze zdjęciem.

Opłata dodatkowa za jazdę bez biletu wynosi 266 złotych, a za brak dokumentu poświadczającego uprawnienia do ulg – 196 złotych. Istnieje możliwość uiszczenia opłat dodatkowych na miejscu u kontrolera. W tym przypadku należy zapłacić odpowiednio 159,60 lub 117,60 złotego.

Od nałożonej kary przysługuje prawo złożenia odwołania. Można to zrobić w każdym Punkcie Obsługi Pa-



sażerów, bądź wysyłając pismo na adres **Zarządu Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa** albo za pośrednictwem formularza kontaktowego, dostępnego na naszej stronie internetowej www.ztm.waw.pl w zakładce „kontakt".

OPŁATA DODATKOWA ZA PRZEJAZD BEZ WAŻNEGO BILETU OPŁACONA BEZPOŚREDNIO U KONTROLERA **159,60 zł**	**W PRZYPADKU DOKONANIA WPŁATY W PUNKCIE OBSŁUGI PASAŻERA LUB NA POCZCIE W TERMINIE 7 DNI / 14 DNI** **186,20 zł / 266,00 zł**
OPŁATA DODATKOWA ZA PRZEJAZD BEZ ODPOWIEDNIEGO DOKUMENTU UPRAWNIAJĄCEGO DO ZNIŻKI OPŁACONA BEZPOŚREDNIO U KONTROLERA **117,90 zł**	**W PRZYPADKU DOKONANIA WPŁATY W PUNKCIE OBSŁUGI PASAŻERA LUB NA POCZCIE W TERMINIE 7 DNI / 14 DNI** **137,20 zł / 196,00 zł**

Numery telefonów

Miejskie Centrum Kontaktu (24 h)	**19 115**
Europejski Numer Alarmowy	**112**
Pogotowie Ratunkowe	**999**
Straż Pożarna	**998**
Policja	**997**
Straż Miejska	**986**
SMS interwencyjny Straży Miejskiej m.st. Warszawy (jeśli jesteś świadkiem groźnej sytuacji w komunikacji miejskiej, wyślij **SMS** o treści **POMOC**)	**723 986 112**

Adresy internetowe

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
www.um.warszawa.pl

Warszawski Transport Publiczny
www.wtp.waw.pl

Miejskie Zakłady Autobusowe
www.mza.waw.pl

Tramwaje Warszawskie
www.tw.waw.pl

Metro Warszawskie
www.metro.waw.pl

Szybka Kolej Miejska
www.skm.warszawa.pl

Remontujemy Punkty Obsługi Pasażerów

Zapraszamy do odnowionego POP-u przy stacji Metra Marymont. Nie jest to jedyny punkt, który w ostatnim czasie przeszedł przemianę – pod koniec sierpnia zaczął działać POP Dworzec Gdański.

Pasażerowie mogą korzystać z wyremontowanego POP-u na stacji metra Dworzec Gdański od 28 sierpnia. Wszystkie ściany zostały odnowione i pomalowane na biało. Punkt jest czynny w dni powszednie w godz. 7.00-20.00.

Szeroki zakres prac zaplanowano również w POP-ie przy stacji metra Marymont. Dzięki przebudowie stanowiska kasjerskie zostały dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – każde z okienek zostało wyposażone w system głośnomówiący, a część także w pętle induktofoniczne dla osób niesłyszących. Dla pracowników powstały zaplecza – oddzielne pomieszczenia socjalne oraz szatnie. Warunki obsługi interesantów oraz pracy punktach systematycznie się poprawiają. W zeszłym roku po dużej modernizacji otwarty został POP przy stacji metra Centrum. W czasie remontu sala obsługi została powiększona do około 60 m kw. Pasażerowie i pracownicy zwracali uwagę na hałas, który utrudniał komunikację przy okienku, dlatego nowa witryna została wygłuszona i w pomieszczeniu jest teraz dużo ciszej. Zainstalowano również interkomy oraz pętlę induktofoniczną, która ułatwi komunikację z osobami posiadającymi aparaty słuchowe. Dostępna jest również usługa „Tok tu Tok”. Dzięki niej pasażer może połączyć się z tłumaczem języka migowego i załatwić swoje sprawy z pracownikiem ZTM.

Pasażerowie zwracali również uwagę na nieefektywną wentylację, dlatego w punkcie zamontowano dwa dodatkowe klimatyzatory. Nie zapomniano również o najmłodszych. Jest kącik dla dzieci, gdzie pociechy mogą zająć się zabawą i rysowaniem kredą po ścianie pomalowanej specjalną farbą.



To nie koniec inwestycji Zarządu Transportu Miejskiego w odnawianie i poprawę funkcjonowania POP-ów. Planowane są remonty przy ul. Żelaznej oraz stacji metra Ratusz Arsenał.

Obecnie w sieci sprzedaży jest 21 Punktów Obsługi Pasażerów. Zlokalizowane są w miejscach o dużym natężeniu ruchu, w większości na stacjach metra. Na I linii kolejki podziemnej są to stacje: Imielin, Służew, Politechnika, Centrum (dwa punkty), Świętokrzyska, Ratusz Arsenał,

Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont i Młociny. Na II linii metra POP-y można znaleźć na stacjach: Rondo ONZ, Świętokrzyska (niezależny od punktu przy I linii), Nowy Świat – Uniwersytet, Stadion Narodowy i Dworzec Wileński. Trzy Punkty Obsługi Pasażerów dostępne są też na warszawskich dworcach: Wschodnim (Lubelska), Centralnym i Zachodnim. Jeden punkt funkcjonuje na Lotnisku Chopina, kolejny w Centrum Handlowym Blue City i jeden przy ul. Żelaznej 61, gdzie mieści się główna siedziba Zarządu Transportu Miejskiego.

W POP-ach odwiedzający mogą skorzystać ze wszystkich najważniejszych usług związanych z obsługą pasażerów. To m.in. dostęp do informacji pasażerskiej, sprzedaż biletów, personalizacja i przekodowanie Warszawskiej Karty Miejskiej, wgranie e-hologramu, wnioski o zwrot biletu kodowanego, odwołania od wystawionych wezwań za jazdę bez ważnego biletu i wydawanie abonamentów w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego. Pasażerowie mogą tutaj również składać skargi i wnioski dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej. ■

Bilet Metropolitalny popularny wśród mieszkańców aglomeracji

Niemal 21 tysięcy Biletów Metropolitalnych zakodowali już mieszkańcy podwarszawskich gmin na specjalnych kartach miejskich.

Zarząd Transportu Miejskiego koduje Bilety Metropolitalne już od 14 sierpnia. W tej przedsprzedaży, do 31 sierpnia, w Punktach Obsługi Pasażerów sprzedano 2475 biletów. Od 1 września czyli od pierwszego dnia, w którym mieszkańcy metropolii warszawskiej mogli korzystać z tańszych biletów Warszawskiego Transportu Publicznego, sprzedaż ruszyła w szybkim tempie.

– Cieszę się, że „metropolia działa" tak dobrze i wciąż zacieśniamy współpracę. Dzięki porozumieniom mieszkańcy gmin podwarszawskich od września płacą mniej za bilety. Jestem przekonana, że dzięki temu zyskają także warszawiacy, bo będzie mniej samochodów na ulicach i czystsze powietrze w stolicy – mówi Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

We wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów przez cały wrzesień było wielu pasażerów, którzy zamierzali skorzystać z tak dużego udogodnienia jakim jest Bilet Metropolitalny. Punkty kodowania otworzyły też niektóre gminy. **Do dziś zakodowano niemal 21 tysięcy biletów** z oferty. Najwięcej Biletów Metropolitalnych sprzedano w POP przy stacji metra Dworzec Wileński oraz POP Centrum.

Przypomnijmy. 24 maja Rada m.st. Warszawy przyjęła uchwałę w sprawie ustalenia zniżek w cenach biletów dla mieszkańców gmin, z którymi zawarto porozumienie w sprawie wysokości dopłat do cen biletów. Każda gmina ma do wyboru trzy progi dofinansowania zakupu biletów swoim mieszkańcom. Pa-sażer rozliczający się z podatków w gminie, która podpisała porozumienie z Zarządem Transportu Miejskiego w ofercie Warszawa+ w III grupie dopłat za bilet 30-dniowy normalny imienny ważny w strefie 1+2 zapłaci tylko 120 zł, czyli o 60 zł mniej niż dotychczas, natomiast za bilet 90-dniowy normalny imienny kosztuje 330 zł (czyli o 130 zł mniej). Różnicę w cenie pokrywa dany samorząd.

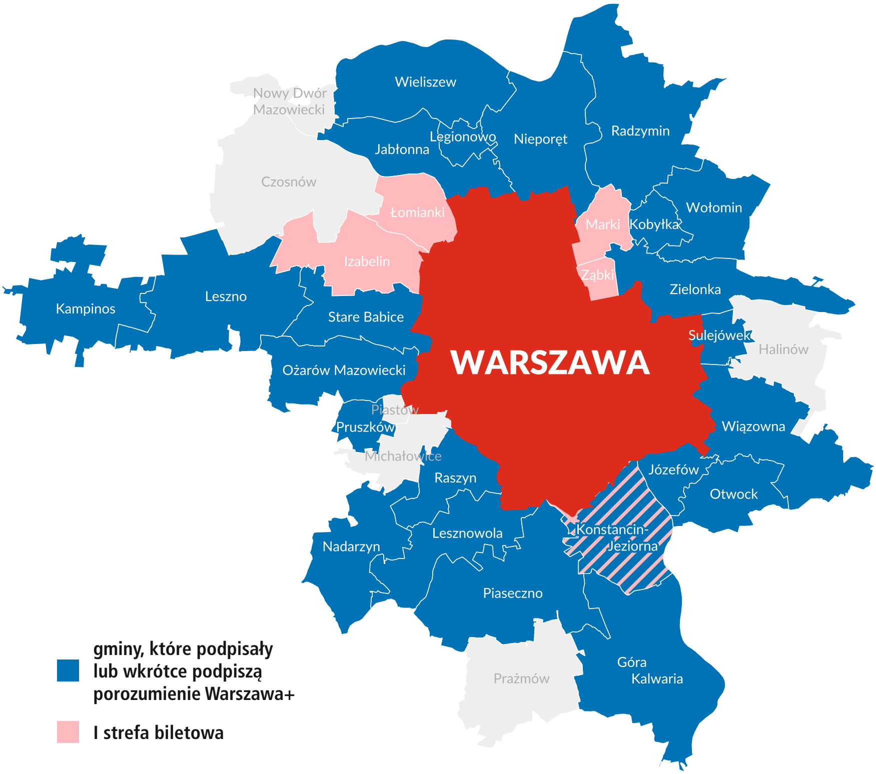
Porozumienia z Zarządem Transportu Miejskiego podpisały: Kobyłka, Lesznowola, Kampinos, Piaseczno, Wiązowna, Stare Babice, Józefów, Wołomin, Góra Kalwaria, Otwock, Sulejówek, Ożarów Mazowiecki, Legionowo, Leszno, Nieporęt, Radzymin, Jabłonna, Raszyn, Zielonka, Nadarzyn oraz Prusz-

ków. Oprócz tych samorządów, Konstancin-Jeziorna i Wieliszew korzystają z oferty Warszawa+ na podstawie wcześniej zawartych porozumień.

Co zyskają pasażerowie?

Porozumienia, zawierane między Warszawą a podwarzawskimi gminami zapewniają mieszkańcom aglomeracji dostęp do największej w Polsce zintegrowanej sieci komunikacyjnej. W ramach Warszawskiego Transportu Publicznego z tym samym biletem można bowiem podróżować tramwajami, autobusami, metrem, pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej, autobusowymi liniami dowozowymi typu „L”, a w ramach oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD, także pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Rocznie z sieci korzysta już ponad 1,1 mld pasażerów. ■

Bilet Metropolitalny



Niełatwe początki autobusów w Warszawie

Dzisiaj są najpopularniejszym środkiem transportu w stolicy, ale na początku XX wieku ich wprowadzanie na warszawskie ulice nie było proste i napotykało spore przeszkody.

Dziś ciężko wyobrazić sobie Warszawski Transport Publiczny bez autobusów. Na ulice Warszawy wyjeżdża dzisiaj w godzinach szczytu około 1600 pojazdów, należących do Miejskich Zakładów Autobusowych oraz operatorów prywatnych. To autobusy biorą na siebie w znacznej części obowiązek wożenia warszawiaków, wykonując około 45 proc. wszystkich przewozów – według szacunków za 2017 rok przewiozły ponad 590 milionów pasażerów.

To liczby imponujące, które pokazują, jak bardzo rozwinięta jest sieć połączeń autobusowych na terenie aglomeracji warszawskiej. Pasażerów wożą nowoczesne pojazdy wyposażone w silniki diesla spełniające wyśrubowaną normę EURO VI lub napęd gazowy, hybrydowy, a nawet elektryczny.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3851

Początki komunikacji autobusowej w Warszawie nie były jednak wcale łatwe. W pierwszych latach XX wieku komunikacja samochodowa rozwijała się coraz dynamiczniej. Była to nowość, która wzbudzała coraz powszechniejsze zainteresowanie. Silnik konstrukcji Rudolfa Diesla otrzymał nawet nagrodę na wystawie światowej w Paryżu w 1900 roku.

Pierwsze próby wprowadzenia autobusów do transportu publicznego w Warszawie zostały podjęte jeszcze przed wybuchem I wojny światowej, nie spotkały się jednak z wielkim entuzjazmem ze strony władz miejskich. Warszawski magistrat stał na stanowisku, że głównym środkiem transportu mają zostać tramwaje. Nie można się tej decyzji dziwić, skoro ledwie w 1908 roku dokonano elektryfikacji miejskich tramwajów i wybubowano przy tym specjalnie do tego celu przeznaczoną elektrownię miejską.

Kiedy jednak w 1917 roku wybuchł jeden z kotłów, powodując awarię elektrowni i zatrzymanie ruchu tramwajowego w całym mieście, na ulicach warszawskich pojawił się po raz pierwszy autobus (obok tramwajów konnych). Był to jedynie dość krótki epizod, ale zapowiadający, że już niedługo nadejdą nowe czasy.

Do pomysłu wprowadzenia w Warszawie komunikacji autobusowej (jak w wielu miastach europejskich) wrócono tuż po zakończeniu wojny. Autobusy miały połączyć centrum stolicy z jej peryferiami, do których transport publiczny nie docierał. Ten ciekawy pomysł napotkał jednak na prozaiczną przeszkodę – nawierzchnie ulic w dzielnicach położonych na obrzeżach miasta nie nadawały się do utrzymywania stałego ruchu tak dużych pojazdów.

Od autobusów nie było odwrotu, dlatego Dyrekcja Tramwajów Miejskich (w jej strukturach funkcjonował Wydział Autobusów) zamówiła pierwszą partię 56 pojazdów w dwóch firmach - szwajcarskiej Saurer oraz niemieckiej Benz z siedzibą w Gaggenau. Autobusy miały dwa typy nadwozia: zwykłe oraz piętrowe z zamkniętym i otwartym imperiałem. Warszawa złożyła także zamówienie na 10 wozów przyczepnych.

Autobusy obu marek napędzane były czterosuwowymi silnikami gaźnikowymi i miały drewniane, oszklone nadwozia. Musiało jeszcze powstać zaplecze techniczne. Zaprojektowane zostały dwie zajezdnie: na Muranowie (ul. Sierakowska 7) oraz na Pradze (ul. Inżynierska 6).

Wprowadzanie komunikacji miejskiej w stolicy przypadło na burzliwy czas odradzania i kształtowania się państwa polskiego. Trwała w tym czasie wojna z Rosją bolszewicką. Pierwsze partie zamówionych autobusów zostały zarekwirowane na potrzeby wojska niemal natychmiast po przybyciu do Warszawy. Armia Czerwona zbliżała się do Warszawy i wszystkie pojazdy były niezbędne do przewożenia żołnierzy na front (podobnie jak w 1914 roku, kiedy paryskie taksówki woziły żołnierzy walczących nad Marną).

Samochody bardzo się na froncie przydały, ale do stolicy wracały zniszczone, dlatego zanim weszły do służby, musiały zostać wyremontowane. Regularna komunikacja na dwóch trasach: Strzelecka – Nowe Bródno i Dworzec Gdański - Marymont rozpoczęła się 20 grudnia 1920 roku. W latach 1921-1923 kursowały już po Warszawie 43 autobusy oraz sześć wozów przyczepnych.

Chociaż autobusy przewiozły w 1922 roku już prawie 2,8 miliona pasażerów, to ciągle magistrat rozbudowywał trasy tramwajowe, nawet do dzielnic położonych na obrzeżach. Kiedy zelektryfikowano linię na Bródno, autobusy przestały tam jeździć. W tym czasie utrzymano ruch kołowy tylko na dwóch liniach: Muranów – Marymont oraz ul. Kijowska – Grochów II.

Nie był to koniec kłopotów komunikacji autobusowej w Warszawie. Tabor, już i tak nadszarpnięty w wyniku działań frontowych, zużywał się coraz bardziej. Całkowite zakończenie ruchu autobuso-



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3850

wego w stolicy nastąpiło w 1926 roku. Na szczęście rozpisano kolejny przetarg na zakup taboru, na który wpłynęło wiele ofert. Ostatecznie zdecydowano się na najtańszą opcję, zgłoszoną przez paryską firmę Somua.

Władze stolicy miały obawy, jak nowy tabor sprawdzi się w warszawskich warunkach, jednak na szczęście już pierwsze tygodnie rozwiały wątpliwości. W ten sposób 29 czerwca 1928 roku na stołeczne ulice wróciła komunikacja autobusowa (na trasie Plac Teatralny – Plac Zbawiciela). W następnym roku przybyły kolejne pojazdy. Co ciekawe, sprowadzono jedynie podwozia, a nadwozia wykonano w kraju, w kilku wytwórniach, m.in. w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie, w nadwoziowni zakładów lotniczych Plage i Laśkiewicz w Lublinie oraz w Stoczni Gdańskiej.

Lata 1930-1934 to czas rozwoju sieci komunikacyjnej w stolicy. Powstało w tym czasie pięć nowych tras (B, D, E, F i dodatkowo kursował jeden wóz na trasie zastępczej). W połowie 1936 roku na ulice wyjechało 12 wozów typu „Zawrat", produkowanych w Polsce na licencji Saurera. Cały czas trwały też próby, które miały wyłonić autobus najlepiej pasujący do warszawskich warunków. Testowano m.in. konstrukcje firmy Mercedes-Benz oraz autobus „Henschel", zasilany gazem drzewnym z własnej wytwornicy (nowością były automatycznie zamykane drzwi oraz układ wspomagania kierownicy).

Okazało się jednak, że do warszawskich warunków najlepiej pasują Chevrolety EFD o 32 miejscach siedzących. Co ciekawe, autobusy te powstawały w Polsce: podwozia montowała Koncesjonowana Wytwórnia Samochodów Lilpop, Rau i Loewenstein, a nadwozia były wytwarzane w Zakładach Przemysłowych „Bielany" S.A. Dostawy tych autobusów rozpoczęły się pod koniec 1937 roku i trwały aż do wybuchu II wojny światowej.

W końcu 1938 roku na stanie znajdowało się 108 autobusów różnych marek, które obsługiwały 17 różnych linii o łącznej długości 71 kilometrów. Po wybuchu II wojny światowej na wezwanie płk Romana Umiastowskiego 80 autobusów wyjechało ze stolicy i udało się w kierunku wschodnim. Kilka pozostałych wozów wznowiło komunikację na trasie Plac Teatralny – Plac Zbawiciela. Następnie tabor warszawski poniósł kolejne straty, bo wiele wozów zarekwirowali Niemcy lub przebudowano na przyczepy tramwajowe. Po wojnie z gruzów stolicy wydobyto osiem Saurerów i Chevroletów. Po generalnym remoncie jeździły po Warszawie jeszcze do 1949 roku.

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
J. Tarczyński „Autobusy Warszawy 1919-1939" [w:] „Młody Technik" Nr 3/1984



zakochaj się w Warszawie